



## Hvilke faktorer har betydning for, om unge knallertkørere tager knallerten?

**Møller, Mette; Krogh Andersen, Sandra Kristina; Bonde, Nanna Skou**

*Published in:*

Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University

*Publication date:*

2019

*Document Version*

Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

*Citation (APA):*

Møller, M., Krogh Andersen, S. K., & Bonde, N. S. (2019). Hvilke faktorer har betydning for, om unge knallertkørere tager knallerten? In *Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University*  
Danish Journal of Transportation Research - Dansk tidsskrift for transportforskning

---

### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**

(Proceedings from the Annual Transport Conference  
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)

# Hvilke faktorer har betydning for, om unge knallertkørere tager knallerten?

Mette Møller [mette@dtu.dk](mailto:mette@dtu.dk); Sandra Andersen [sakka@dtu.dk](mailto:sakka@dtu.dk); Nanna Bonde [nbon@dtu.dk](mailto:nbon@dtu.dk)  
DTU Management, Institut for Teknologi, Ledelse og Økonomi, Afdeling for Transport

---

## Abstrakt

Erhvervelse af kørekort til knallert 30 er relativt overkommeligt såvel økonomisk som praktisk. Samtidig er en knallert det første individuelle motoriserede køretøj, som unge lovligt kan få adgang til. Ikke desto mindre er antallet af unge, der vælger at køre knallert 30, relativt begrænset, hvilket måske er en af grundene til, at antallet af undersøgelser vedrørende unge knallertkørere også er begrænset. Formålet med denne analyse er at afdække nogle af de faktorer, som har betydning for om unge knallertkørere vælger at benytte knallert som transportmiddel i forskellige sammenhænge. Undersøgelsen er baseret på fokusgruppeinterview med i alt 35 unge knallertkørere i alderen 15-17 år. Interviewene blev transskriberet og analyseret, og dernæst blev de kodet i Atlas.ti.8. Analysen viste, at fysiske forhold i form af vejret og afstand til destinationen, personlige forhold i form af økonomi og bekvemmelighed samt sociale forhold i form af image og samvær med kammerater har betydning for, om deltagerne vælger at benytte knallerten som transportmiddel i forskellige situationer.

---

## Baggrund og formål

Knallert 30 er ét af de individuelle køretøjer som er tilgængeligt for unge i alderen 15-17 år i Danmark. I andre EU-lande benyttes knallerten ofte i forbindelse med transport til/fra uddannelse og arbejde (Yannis et al., 2007). I Danmark er udbredelsen dog begrænset, idet kun ca. seks procent af transportarbejdet blandt 16-17-årige i dag udføres på knallert 30 (Møller et al., 2018). Aldersgrænsen for erhvervelse af kørekort til knallert 30 er 15 år. Erhvervelsen sker typisk gennem den lokale ungdomsskole og koster omkring 500 kr. (Færdselsstyrelsen, 2019). Dertil kommer omkostninger til erhvervelse af køretøjet mv. Alt i alt forekommer erhvervelsen af kørekort til knallert dog at være rimelig overkommelig både praktisk og økonomisk. Det kan derfor undre, at relativt få vælger at benytte denne transportform.

Undersøgelser vedr. unge og knallertkørsel er begrænset. Tidligere forskning har hovedsagligt fokuseret på knallertkøreres risikoadfærd (Møller et al., 2010; Møller & Haustein, 2016), og det er kun i meget begrænset omfang undersøgt, hvilke motiver og barrierer der henholdsvis fremmer og forhindrer unges valg af knallert som transportmiddel. Der er dog flere grunde til, at det er interessant og relevant at få en større indsigt i unges transportmiddelvalg. For det første befinder unge sig i en livsfase med forandring i retning mod voksenlivet og deraf følgende stigende individualitet. De befinder sig således i en livsfase af stor

betydning for etablering af deres fremtidige transportmønstre, og dermed i en livsfase, hvor det er muligt at påvirke deres transportvalg både fremadrettet (Verplanken et al., 2008; Underwood et al., 2014) og helt aktuelt. Kendskab til motiver og barrierer bag transportmiddelvalg er dog helt afgørende i den forbindelse. Fra tidligere undersøgelser vedrørende andre transportformer ved man, at individuelle faktorer som fx tidligere (gode/dårlige) erfaringer med forskellige transportformer (Sigurdardottir et al., 2014), kulturelle normer (Kopina, 2011) og holdningen til køretøjet - herunder opfattelse af sikkerhed, rejsetid og komfort (Heinen et al., 2011), spiller en væsentlig rolle for valg af transportmiddel. I hvilken udstrækning og på hvilken måde tilsvarende eller andre faktorer har betydning for, om unge vælger knallert 30 som transportmiddel vides dog ikke.

## Formål

I forlængelse af ovenstående er formålet med denne analyse at tage det første skridt mod at afdække nogle af de faktorer, som har betydning for om unge knallertkørere vælger at benytte knallert som transportmiddel i forskellige sammenhænge. Analysen er en del af en undersøgelse udarbejdet for Transport- og Boligministeriet i forbindelse med overvejelser angående nedsættelse af aldersgrænsen for erhvervelsen af kørekort til lille og stor knallert.

## Metode

### Dataindsamling

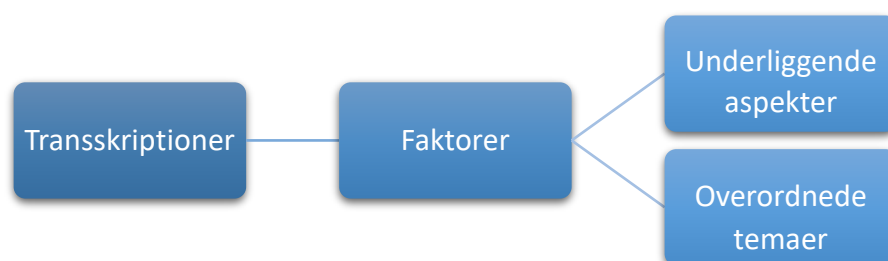
Undersøgelsen bygger på fire semi-strukturerede kvalitative fokusgruppeinterview med unge knallertkørere ( $n=35$ ). Alle deltagere havde kørekort til knallert 30 og egen knallert. I alt deltog 35 unge knallertkørere i alderen 15 til 17 år. Fokusgruppeinterviewene blev gennemført i perioden august – september 2018.

Tabel 1 – Oversigt over deltagere

Område	Mænd	Kvinder	Total
Slagelse	11	2	13
Randers	2	3	5
Esbjerg	10	0	10
Nykøbing Falster	7	0	7
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>5</b>	<b>35</b>

### Dataanalyse

De fire fokusgruppeinterview blev optaget på diktafon og efterfølgende transskriberet. Datamaterialet blev analyseret ud fra en induktiv tematisk metode (Braun & Clark, 2006). Kodningen blev foretaget i analyseprogrammet Atlas.ti.8. Kodningsprocessen omfattede en individuel kodning udført parallelt af to videnskabelige assistenter for at sikre koderelabilitet.



Figur 1 Illustration af analysens tre trin

Analysen omfattede tre trin. Gennemgang af transskriptionerne med henblik på at identificere udtalelser, der vedrørte valg af knallert som transportmiddel i forskellige situationer, 2) Gennemgang af de identificerede udtalelser med henblik på at identificere overordnede faktorer, 3) Gennemgang af udtalelser inden for hver faktor med henblik på identifikation af underliggende aspekter samt overordnede temaer (se figur 1).

## Resultater

I det følgende præsenteres analysens resultater. Indledningsvis præsenteres et kort overblik over deltagerne brug af knallert i det daglige. Dernæst præsenteres de identificerede temaer, faktorer og aspekter.

### Anvendelse af knallert 30

Det fremgik af interviewene, at deltagerne ofte kørte på deres knallert, og at knallerten både blev benyttet som led i den daglige transport og i forbindelse med mere fritidsrelaterede ture, dog med variation mellem deltagerne. Nogle deltagere benyttede ikke knallerten som transport til/fra skole men kun til mere fritidsrelaterede turformål:

*"Jeg bruger den bare til at køre på [fritids]arbejde på, - og ud til mine venner".*

Andre benyttede både knallerten som dagligt transportmiddel til og fra deres uddannelsesinstitution og i fritiden:

*"Kører i skole og sådan, - og ud til mine venner og sådan. Bare rundt".*

Det fremgik endvidere, at deltagerne i praksis havde adgang til andre transportformer som fx cykel:

*"Jeg har en cykel, jeg bruger, når den [knallerten] ikke lige virker".*

og de fleste kunne ofte eller lejlighedsvis få deres forældre til at køre dem, hvis det var nødvendigt:

*"Så bliver jeg kørt [hvis fx knallerten ikke virker]".*

Andre havde mulighed for at tage offentlig transport som alternativ til knallert:

*"Ja, det gør der [kører busser]".*

Ud fra hvad der blev sagt i løbet af interviewene, var der ingen af de unge, for hvem knallerten var deres eneste transportmulighed. Således kunne de principielt vælge at benytte en anden transportform på daglig basis eller i situationer, hvor de af den ene eller den anden grund foretrak dette. Knallerten var dermed et tilvalg.

### Forhold af betydning for valg af knallert som transportmiddel

Analysen identificerede tre overordnede temaer. For hvert tema blev der identificeret to faktorer. Ligeledes blev der for hver faktor identificeret to eller flere underliggende aspekter. I alt blev der identificeret 14 underliggende aspekter. Tabel 2 viser en oversigt over de identificerede temaer, faktorer og aspekter. I det følgende præsenteres hvert tema med tilhørende faktorer og aspekter et ad gangen.

Tabel 2 – Oversigt over identificerede temaer, faktorer og aspekter af betydning for valg af knallert som transportmiddel

Temaer	Faktor	Aspekt
Fysiske forhold	Distance	Hverdagsture
		Specialture
	Vejrforhold	Egen komfort
		Kørselsforhold
		Knallertvedligehold
Personlige forhold	Økonomi	Afstand
		Knallerttype
	Bekvemmelighed	Fleksibilitet
		Særlige transportbehov
		Ikke fysisk krævende
Sociale forhold	Image	Forældre
		Andre unge
	Samvær med kammerater	Knallert som samlingspunkt
		Knallert som facilitator

### Fysiske forhold

Temaet ”fysiske forhold” omfatter to faktorer: Distance og Vejrforhold.

#### Distance

Analysen viste, at den distance, deltagerne skulle tilbagelægge, havde stor betydning for, om de valgte at køre på knallert. Distancens betydning var dog tilsyneladende forskellig alt efter, om der var tale om daglig hverdags transport eller enkeltstående ture ved særlige lejligheder.

Ifølge deltagerne var deres daglige hverdagsture typisk ca. 5-6 kilometer lange. Det afhang dog blandt andet af, hvor langt de boede fra deres uddannelsessted, arbejde osv. Enkelte boede 10-12 kilometer fra uddannelsesinstitutionen. Andre skulle kun køre ca. 1 kilometer.

Deltagerne gav udtryk for, at afstande på mere end 15 kilometer typisk var for lange til, at de ville benytte knallerten som transportmiddel på daglig basis. En af deltagerne udtrykte det på følgende måde:

*”Så ville jeg max. køre 15 kilometer, tror jeg... hvis det var sådan noget til og fra skole”.*

Hvis distancen var for lang til, at de ville køre hele vejen på knallert, var der nogen der gjorde det, at de kørte på knallert det første stykke, og så tog offentlig transport på den resterende del af turen:

*”Jeg kører til stationen, hvor jeg bor (...), så kører jeg til stationen, og så tager jeg toget”.*

På enkeltstående ture og ved særlige lejligheder kunne de dog godt vælge at køre på knallert, selv om der var tale om en længere distance. En fortæller:

*”I et stræk der har jeg kørt 50 kilometer (...). Jeg skulle ud og hente en af mine kammerater”.*

En anden fortæller, at han i forbindelse med en ferie, han planlagde med nogle kammerater, var nået frem til, at den længste distance de ville køre var 50 kilometer:

*"Altså min grænse den går (...) vi har snakket om at tage i sommerhus eller et eller andet. Og så har vi snakket om at [by 50 kilometer væk] det er der, hvor vi maks. vil køre til, fordi ellers bliver det alt for langt".*

Deltagerne nævner forskellige grunde til, at de har en øvre grænse for, hvor langt de vil køre på deres knallert. Nogle mener, at det er for kedeligt:

*"Jeg tror godt, at det kunne blive kedeligt, hvis du kører alene så langt".*

Andre mener, at det tager for lang tid:

*"Det kommer til at tage sygt lang tid (...) på de små veje og sådan noget".*

Endelig er der nogen der fremhæver prisen:

*"Det kan jo heller ikke svare sig at køre så langt. (...) Også med benzin".*

Afstanden til destinationen har således betydning for, om deltagerne vælger at benytte knallerten eller ej. Hvis der er tale om en særlig tur eller specielle omstændigheder, er den distance de er villige til at køre på knallert længere, end hvis det er ture, der skal køres på daglig basis.

### **Vejrforhold**

Vejrforhold er en anden faktor, som analysen viste, har betydning for deltagerne i relation til, hvornår de vælger at køre på knallert eller vælger ikke at gøre det. Ifølge deltagerne er vejrforholdene mest optimale for knallertkørsel, når solen skinner. En fortæller:

*"I solskin er det fedt, for så får man sådan en dejlig brise på sig. (...) Det er så dejligt".*

Nedbør i form af regn eller sne gør det derimod til en mindre behagelig oplevelse at køre på knallert, og nogle vælger at lade være med at tage knallerten, hvis der er et alternativ. En af deltagerne fortæller:

*"Altså hvis jeg skal på arbejde, så kører jeg ikke [på knallert], så tager jeg bussen, fordi man er bare gennemblødt over det hele (...). Også til skolen".*

Deltagerne nævner både regnvejr og snevejr som dårlige vejrforhold, men vurderet ud fra hvor meget de taler om det, er regnvejr til større gene, end snevejr er. Ifølge deltagerne er der flere problemer forbundet med at køre på knallert i regnvejr. Et af problemerne er, at det er svært at se, hvor man kører, og vanskeligt at orientere sig. En deltager fortæller:

*"Sigtbarheden, hvis man kan sige det sådan. Du kan ikke rigtigt se ret meget, og sådan".*

En anden supplerer:

*"På en bil der er vinduesviskere, det er der ikke på knallerten (...). Og det dugger til, visiret, hele tiden. Og det er noget pis, altså (...). Især om vinteren så dugger det virkelig meget".*

Et andet problem med at køre i regnvejr er, at vejen er mere glat:

*"Det er noget mere glat jo, man skal dæleme passe på i sving".*

En enkelt deltager undlader at køre i regnvejr, fordi det ødelægger hans knallert:

*"[Jeg har] sådan et luftfilter på scooteren. Det skal ikke blive vådt".*

Deltagerne omtaler ikke snevejr så meget som regnvejr, men det fremgår, at flere undlader at køre i snevejr, hvis de har mulighed for at vælge en alternativ transportform, herunder hvis deres forældre vil køre dem. Flere forskellige aspekter nævnes. Fx kan en grund til at lade være med at køre i sne være, at man vil undgå, at knallerten bliver ødelagt. En deltager fortæller:

*"De salter om vinteren, så ruster ens knallert".*

Nogle fremhæver, at det kan være sjovt at køre i snevejr, netop fordi det er glat, og man kan få knallerten til at skride ud osv. Men at benytte knallerten som transportmiddel i snevejr, fx til skole hvor man skal nå frem til en bestemt tid, er ikke en fornøjelse:

*"Det er fedt at køre i snevejr, bare ikke når du skal nogen steder hen".*

En sidste grund til at lade knallerten stå i regnvejr og snevejr er, at det er koldt. Ifølge deltagerne kan dette dog i nogen grad undgås ved at benytte den rigtige påklædning i form af handsker og varmt overtøj. En fortæller:

*"Om vinteren der kører jeg faktisk i sådan orange, stor kedeldragt. (...). Den er bare dejlig. Altså det er bare sådan, når der er hundrede minusgrader, så sveder du i den altså. Den er rigtig dejlig".*

Vejrforhold er således et af de aspekter, der har betydning for, om deltagerne lader knallerten stå og vælger en alternativ transportform, hvis de har mulighed for det.

## Personlige forhold

Temaet "personlige forhold" omfatter to faktorer: Økonomi og Bekvemmelighed.

### Økonomi

Analysen viste, at deltagerne overvejende selv skulle dække deres transportomkostninger, og at de omkostninger der var forbundet med den enkelte tur, derfor også havde betydning for at deltagerne i mange situationer foretrak knallerten men i andre lod den stå. Således mener deltagerne fx ikke, at en elcykel er et relevant alternativ til knallert:

*"Alt for dyrt. Du kan købe en knallert til tusind kroner eller sådan. (...). Det er meget billigere".*

Tilsvarende med offentlig transport

*"Det er også bare så fucking dyrt, altså... 24 kroner for en bustur, bare den ene vej... og så 24 kroner [hjem igen].*

Der er stor enighed om, at det koster penge at køre på knallert, men knallerten ses samtidig som et forholdsvis billigt transportmiddel, som det kan lade sig gøre at skaffe penge nok til at benytte:

*"Det koster... det man kan tjene på en måned. Som ungarbejder".*

Sammenlignet med andre typer af kørekort er kørekort til knallert 30 billigt at anskaffe sig:

*"Det koster ingen penge at tage knallertkørekort".*

Til gengæld mener deltagerne at forsikringerne er dyre:

*"Ansvars- og ulykkesforsikring (...). Og så er der kasko, den er satme dyr".*

Benzin koster penge, hvilket i nogen udstrækning sætter en begrænsning for, hvor meget og i hvilke sammenhænge deltagerne benytter deres knallert. Det fremgår dog, at så længe det er de kortere ture, mener deltagerne, at det er billigere for dem at køre på knallert end at tage bussen. Hvad angår længere ture, mener de dog, at det bliver for dyrt i benzin, og i mange tilfælde vil de undlade at tage knallerten:

*"Der kan du begynde at snakke om, at det måske bliver dyrt i benzin".*

Det fremgår i den forbindelse, at deltagerne mener, at de omkostninger der er forbundet med at køre knallert også hænger sammen med, om deres knallert er konstruktivt ændret, så den kan køre hurtigere end de tilladte 30 km/t:

*"Det kommer også an på, hvor tunet din knallert er".*

En anden uddyber:

*"Jo, altså, det er også virkelig meget med prisen. (...). Hvis du har (...) som jeg har på min, så du ikke kører så stærkt, så kører jeg jo stadig altså, jeg kan jo næsten køre 200 kilometer eller 300 kilometer på en tank. Og så kan jeg komme hjem stadigvæk, og så kan jeg tanke, og det koster... er det ikke 40 kroner at fylde tanken eller sådan noget?"*

Alt i alt fremgår det af interviewene, at de økonomiske omkostninger, der er forbundet med at køre på knallert, indgår som en faktor i beslutningen, når de vælger, om de vil benytte knallerten eller ej. For kortere ture er den generelle opfattelse, at det bedre kan svare sig at køre på knallert fremfor at tage offentlig transport. For længere ture er det imidlertid omvendt.

### **Bekvemmelighed**

Faktoren bekvemmelighed sammenfatter forskellige aspekter, der på hver sin måde tydeliggør, at deltagerne generelt oplever, at knallertkørsel på tilfredsstillende vis kan opfylde en række af deres daglige transportbehov. Et gennemgående træk for deltagerens opfattelse af det at køre på knallert er, at det er en praktisk måde at komme omkring på i det daglige. De oplever, at de ved at benytte deres knallert har mulighed for at komme rundt til de ting, de skal på, en effektiv og fleksibel måde. De udtrykker dette på mange forskellige måder. En siger:

*"Det er hurtigere fra A til B altså, der er ikke så meget andet at sige".*

En anden fortæller:

*"Det er nemt at fragte sig selv rundt."*

Det fremgår endvidere, at en væsentlig grund, til at de vælger at benytte knallerten, er, at den er fleksibel i forhold til de særlige transportbehov, der løbende opstår, fx når deres skema ændrer sig:

*"Altså hvis du får tidligere fri [fra uddannelsesinstitution], så passer busserne f.eks. ikke med det, og så kan du komme hurtigere hjem. Eller hvis du lige har fået et par fritimer, eller sådan noget... kan man også lige køre hjem og... det er nemmere at strukturere sin dag, synes jeg, når du ligesom ved, at du selv kan fragte dig frem og tilbage".*



Et andet eksempel er situationer, hvor de har et særlig transportbehov, fx når de skal transportere baggage:

*"Hvis man skal overnatte et sted, eller sådan noget. Du kan ikke have så meget med på en cykel, det kan du så på en knallert. Der kan du kraftedeme have meget på".*

Et andet eksempel på et særlig transportbehov, er behovet for at komme til/fra en fest, der involverer indtagelse af alkohol. Det får nogle af deltagerne til at undlade at tage knallerten:

*"Jeg tager altid cyklen til fest".*

En anden supplerer:

*"Eller bliver kørt".*

Der er dog også eksempler på, at deltagerne kører på knallert til fest, og at de også kører på knallert, når de skal hjem fra festen, selv om de har indtaget alkohol i større eller mindre omfang.

Endelig fremhæver flere af deltagerne, at de foretrækker at køre på knallert fremfor på cykel, fordi det er mindre fysisk anstrengende at køre på knallert end at køre på cykel:

*"Jeg kører på knallert, fordi jeg er doven".*

En anden siger det på en anden måde:

*"Det er meget hårdt [at cykle]. Det er jo ti gange hurtigere at tage en knallert end en cykel, og så slipper man for at lave noget".*

En central faktor for at vælge at køre på knallert i forskellige situationer er således, at deltagerne opfatter knallerten som et bekvemt transportmiddel. Det er en effektiv og fleksibel transportform, der medfører, at de ikke er afhængige af offentlig transport, forældre eller lignende. Det giver dem en oplevelse af, at de nemmere er i stand til at komme rundt til de ting, de ønsker, samtidig med at de ikke behøver at anstrenge sig fysisk.

## Sociale forhold

Temaet "sociale forhold" omfatter to faktorer: Image og Samvær med kammerater.

### Image

Image er ligeledes en faktor, der har betydning for, om deltagerne vælger at køre på knallert i forskellige situationer eller ej. Analysen viste, at deltagerne har en oplevelse af, at befolkningen generelt har en negativ opfattelse af dem, der kører på knallert. Det fremgik af interviewene, at dette får nogle af deltagerne til at lade knallerten stå, hvis de skal indgå i en social sammenhæng, hvor de har indtryk af, at knallertkørsel ikke er så velanset. Som det fremgår af følgende citat, kan det fx dreje sig om forældre:

*"Hvis man skal hjem til en dame, så tager man heller ikke knallerten [...] Det kan være, at forældrene synes, at man er lidt bumset i det".*

Men det kan også dreje sig om andre unge mennesker, de omgås, fx på en uddannelsesinstitution, hvor knallertkørsel er mindre udbredt eller mindre velanset. Dette kan få dem til at lade knallerten stå, hvis de gerne vil undlade at få, hvad de opfatter som et dårligt image, ved at vise de andre, at de kører på knallert:

*"Min storebror har en knallert, men han bruger den ikke rigtig [...] han tager cyklen i skole, fordi han er på gymnasiet, og det er ikke sådan rigtigt fedt at komme på knallert".*

For dem der vælger at tage knallerten i skole, hænger det blandt andet sammen med, at der er mange andre, ikke mindst deres kammerater, der også kører på knallert, og at de således kan opretholde et positivt image. At opretholde et godt image i andres øjne er således en central faktor med hensyn til, om deltagerne vælger at benytte knallerten eller ej, og selvom forholdsvis mange af deltagerne benytter knallerten til skole, er der alligevel en del af deltagerne, der lader være.

### **Samvær med kammerater**

Samvær med kammerater er ligeledes en central faktor for at vælge at køre knallert i forskellige situationer. Der er forskel mellem deltagerne på, hvordan dette kommer til udtryk, og interviewene efterlod det indtryk, at det varierer, hvor central en del af samværet med deres kammerater knallerten er.

Nogle af deltagerne mødes med deres kammerater for sammen at opgradere eller trimme deres knallerter på forskellig måde:

*"Altså det er jo sjovt nok at skrue på knallert (...). Det der med du ved at skille en motor ad og så samle den og så få den til at køre, det er jo .. altså det synes jeg jo, er en fed oplevelse".*

Andre ligger bare og kører lidt rundt sammen med vennerne uden at skulle et særligt sted hen. I disse tilfælde er det selve det at køre rundt sammen med vennerne, der er det centrale:

*"Så mødtes vi alle sammen (...), og så kørte vi 32 knallerter, så kørte vi bare en hel gruppe (...), det var meget sjovt. Så lå man og kørte sådan en hel gruppe, jo. (...) kørte rundt og hyggede os og snakkede lidt... holdt en pause og sådan noget".*

En del giver dog også udtryk for, at den måde, de bruger knallerten på, har ændret sig, fra da de lige havde fået deres knallertkørekort og til nu, hvor de begynder at kunne se frem til at kunne tage kørekort til bil. En fortæller fx:

*"Da jeg startede med at tage kørekort [til knallert], der kørte jeg hele tiden, altså der kunne jeg finde på at køre bare for at køre. Og der skulle også skrues hele tiden, der skulle hele tiden laves et eller andet. Det skulle gå stærkere".*

Dette var også tilfældet i forhold til samværet med vennerne:

*"Altså i starten er det nok mere sådan noget med at vise den frem, hvor nu, der tænker jeg det mere som et transportmiddel".*

En anden fortæller:

*"Jeg synes ikke så meget mere, at man gør.... Jeg synes meget, at vi gjorde det, da vi gik i folkeskole. (...) Der lå vi og kørte meget rundt, men nu er det bare transportmiddel".*

Trods disse udtalelser er det samlede indtryk dog, at de fleste af deltagerne fortsat lejlighedsvis samles med vennerne omkring knallertkørsel på den ene eller anden måde.

Foruden knallerten som samlingspunkt og aktivitet i sig selv viste analysen, at knallertkørsel også bidrager til, at deltagerne kan komme rundt til deres venner på besøg osv. Knallertkørsel understøtter på den måde deres sociale liv. En af deltagerne fortæller:

*"Vi har f.eks. en kammerat, der bor på landet. Så er det meget rart, at man har knallerten til at komme ud at besøge ham. Der ville jeg aldrig cykle ud".*

En af de andre deltagere udtrykker det på denne måde:

*”Det er fordi, at vi sådan mødes på mange forskellige tidspunkter af dagen, sådan at det er meget. Hvis det er, at vi får fri, så mødes vi nede i byen og sådan noget, og så skal vi hjem og spise, og så skal vi tilbage igen, og så kommer vi fra skole og så skal vi hjem igen og sådan noget”.*

Knallerten og knallertkørsel har således en central funktion i deltagernes samvær med kammeraterne. Dels som en selvstændig aktivitet og dels ved at understøtte, at de på en fleksibel og impulsiv måde kan mødes med deres venner på forskellige steder og tidspunkter efter behov.

## Konklusion

Formålet med denne analyse var at tage et første skridt mod en bedre forståelse af nogle af de faktorer, som har betydning for, om unge knallertkørere vælger knallerten som transportmiddel i forskellige situationer. Analysen er baseret på fire fokusgruppeinterview med i alt 35 unge knallertkørere.

Analysen viste, at fysiske forhold som vejr og afstand til destination, personlige forhold som økonomi og bekvemmelighed samt sociale forhold som image og samvær med kammerater har betydning for, om unge knallertkørere benytter knallerten som transportmiddel i forskellige situationer.

Det er vigtigt at understrege, at analysen ikke giver svar på, hvad der oprindeligt fik deltagerne til at vælge at tage knallertkørekort og købe en knallert. Tilsvarende kan analysen ikke give svar på, hvorfor nogle unge fravælger at køre på knallert i det hele taget. Analysen har udelukkende haft fokus på at identificere nogle af de faktorer, der har betydning for, i hvilke situationer unge, der allerede kører knallert, vælger at køre på knallert. Yderligere undersøgelser er relevante med henblik på at afdække udbredelsen af disse faktorer samt sammenhænge med andre aspekter af betydning for knallertkørsel.

## Acknowledgement

Denne analyse er lavet i relation til projektet: Aldersgrænsen for erhvervelse af kørekort til stor knallert og lille motorcykel. Projektet er finansieret af Transport- og Boligministeriet.

## Litteratur

Braun, V., Clarke, V. (2006). ”Using thematic analysis in psychology”, *Qualitative Research in Psychology*, 3, 77-101.

Færdselsstyrelsen (2019). Besøgt d. 22.03.2019. <https://www.fstyr.dk/DA/Korekort/K%C3%B8rekort-kategorier-og-k%C3%B8repr%C3%B8ve/Knallertkorekort.aspx>

Kopinina, H. (2011). Kids and cars: environmental attitudes in children. *Transport Policy* 18, 573–578.

Møller, M., Carstensen, G., Framke, E. (2010). Færdselsuheld blandt unge bilister og knallertkørere, DTU, Transport, Lyngby.

Møller, M., Jensen, T.C., Pilegaard, N. (2018). Scenarieregninger vedrørende sænkede aldersgrænser for knallert 45 og lille motorcykel. Delnotat I, DTU Management Engineering.

Møller, M., Haustein, S. (2016). Factors contributing to young moped riders accidents in Denmark. *Journal of Accident Analysis and Prevention*, 87, 1-7.

- Underwood, S.K., Handy, S.L., Paterniti, D.A., Lee, A.E. (2014). Why do teens abandon bicycling? A retrospective look at attitudes and behaviors. *Journal Transportation and Health*, 1, 17–24.
- Verplanken, B., Walker, I., Davis, A., Jurasek, M. (2008). Context of change and travel mode choice: combining the habit discontinuity and self-activation hypothesis. *Journal of Environmental Psychology*, 28, 121–127.
- Yannis, G., Golias, J., Spyropoulou, I., Papadimitriou, E. (2007): *Mobility Patterns of Motorcycle and Moped Riders in Greece*. Transportations Research Record: Journal of the Transportation Research Board, No 2031, Transportation Research Board of the National Academies, Washington, D.C.: 69-75.